

表 2-2-3 本県のデマンド交通の状況（令和5年4月現在）

市町	市町村名(合併前)	地域	運行系統名	運行開始日	運行主体
1	仙台市	1	太白区坪沼地区「つぼぬま号」	R5.4.3 (本格運行)	坪沼乗合タクシー運営協議会
		2	青葉区新川地区「ハツ森号」	R5.4.1 (本格運行)	新川地区地域交通運営検討会
		3	太白区秋保地区「ぐるりんあきう」	R5.4.3 (実証運行)	秋保地区の交通を考える会
2	石巻市(石巻市)	4	山の手地区乗合タクシー	H22.4.1	山の手地区乗合タクシー運行協議会
	石巻市(石巻市)	5	水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー	H22.11.1	水押・開北・大橋・水明地区乗合タクシー運行協議会
	石巻市(河南町)	6	河南地区乗合タクシー	H23.6.3	河南地区乗合タクシー運行協議会
	石巻市(雄勝町)	7	雄勝地区住民バス(大須三区線(地区内)・水浜線・名振線)	R3.4.1	雄勝地区住民バス運行協議会
	石巻市(河北町)	8	河北地区住民バス(飯野川第1コース・大谷地第2コースのみ)	R4.4.1	河北地区住民バス運行協議会
3	角田市	9	デマンド型乗合タクシー (愛称:ラビットくん)	H19.4.2	角田市
4	岩沼市	10	岩沼デマンドタクシー	H30.2.13	岩沼市
5	登米市(迫町)	11	森地区デマンド型乗合タクシー	R2.4.1 (実証運行) R3.4.1 (本格運行)	森地区コミュニティ推進協議会
	登米市(東和町)	12	米川地区デマンド型乗合タクシー		米川地域振興会
	登米市(東和町)	13	錦織地区デマンド型乗合タクシー		錦織地域振興会
	登米市(中田町)	14	浅水地区デマンド型乗合タクシー		浅水コミュニティ運営協議会
6	栗原市	15 30	①築館北部, ②築館南部, ③若柳北部, ④若柳南部, ⑤栗駒文字, ⑥栗駒栗駒, ⑦栗駒北部, ⑧栗駒南部, ⑨高清水, ⑩一迫北部, ⑪一迫南部, ⑫瀬峰, ⑬鶯沢, ⑭金成, ⑮志波姫, ⑯花山	H31.4.1	栗原市
7	東松島市	31	デマンド型乗合タクシー「らくらく号」	H21.7.17	東松島市商工会
8	大崎市(田尻町)	32	田尻地域全域予約型乗合タクシー「くるくる号」	H23.10.1	田尻公共交通運営委員会
	大崎市(鹿島台町)	33	鹿島台地域全域予約型乗合タクシー「三之助わらじ号」	H24.10.1	鹿島台地域内公共交通運営委員会
	大崎市(松山町)	34	松山地域全域予約型乗合タクシー「コスモス号」	H25.10.1	松山地域内公共交通運営委員会
	大崎市(岩出山町)	35	岩出山地域全域予約型乗合タクシー「やまゆり」「もみの木」	H24.4.1	岩出山地域内公共交通運営委員会
	大崎市(鳴子町)	36	鳴子温泉地域鬼首地区予約型乗合タクシー「鬼っこ号」	H24.10.1	鬼首地域内交通運営委員会
	大崎市(古川市)	37	古川地域清滝・宮沢地区予約型乗合タクシー「ほたる号」	R1.10.1 (実証運行) R4.10.1 (本格運行)	清滝・宮沢地域内公共交通運営委員会
9	富谷市	38	富谷市デマンド型交通	R2.10.1 【実証運行】 R4.4.1 【本格運行】	富谷市
10	蔵王町	39	ざおうデマンド交通(遠刈田地区)	R4.10.1 【実証運行】	蔵王町
11	大河原町	40	デマンド型乗合タクシー「さくらっき一号」	H24.7.2	大河原町商工会
12	七ヶ宿町	41	乗合タクシー	H23.12	七ヶ宿町
13	村田町	42	デマンド型乗合タクシー「くらりん号」	H26.10.1	村田町
14	柴田町	43	デマンド型乗合タクシー「はなみちゃんGO(ゴー)」	H24.8.6	柴田町商工会
15	丸森町	44	デマンド交通あし丸くん	H20.4.1	丸森町商工会
16	亶理町	45	デマンド型乗合タクシー「わたりん号」	R2.8.3	亶理町
17	山元町	46	山元町デマンド型乗合タクシー	H29.4.3	山元町
18	大和町	47	大和町デマンドタクシー	H27.4.1	大和町
19	大衡村	48	大衡村デマンド型交通	R3.10.1 (試験運行)	大衡村
20	加美町	49 57	西小野田線, 東小野田・鹿原線, 旭・宮崎線, 賀美石線, 中新田北・広原線, 中新田南・鳴瀬線, 小野田線, 宮崎線, 加美農線	H18.10.2	加美町
21	美里町(南郷町)	58	美里町デマンドタクシー	H27.4.1	美里町

出典:宮城県企画部地域交通政策課

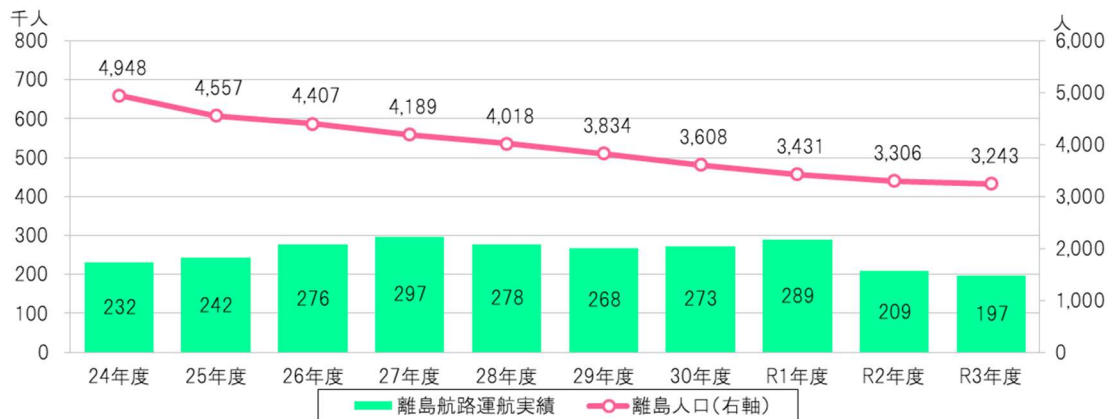
(3) 離島航路

離島航路は、一部の航路が観光振興などによる交流人口増加の取組で利用者数が増加していましたが、全体としては、離島人口の減少や、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響などに伴い利用者の減少傾向が続いています。

近年では、気仙沼市の大島大橋架橋の完成により生活航路の廃止があったほか、女川町の出島架橋の整備も進められていますが、離島航路は本土と島とを結ぶ唯一の交通手段であり、島民の生活には欠かせないため、必要な便数の維持、確保が重要です。

表 2-2-4 本県の離島航路（補助航路）の状況

航 路
1. 女川 ～ 出島(出島・寺間) ～ 江島
2. 石巻 ～ 田代島(大泊・仁斗田) ～ 網地島(網地・長渡) ～ 鮎川
3. 塩竈 ～ 桂島 ～ 野々島 ～ 石浜 ～ 寒風沢島 ～ 朴島



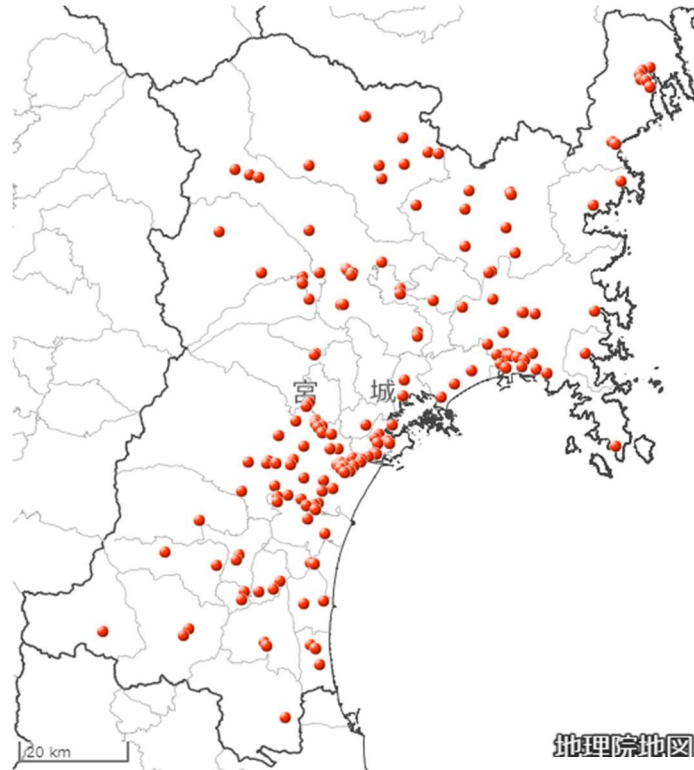
人口は各年4月1日現在、輸送実績は国庫補助対象航路のもの

出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」、住民基本台帳

図 2-2-7 県内の離島航路輸送実績と離島人口の推移

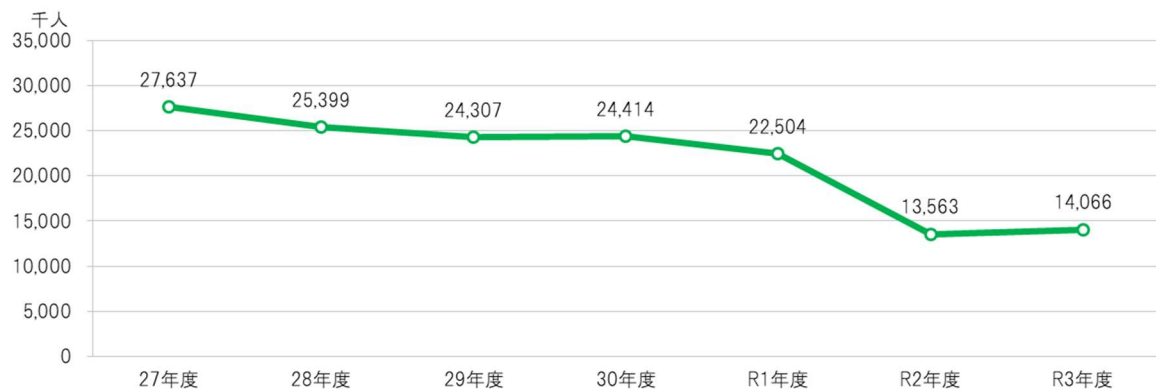
(4) タクシー

タクシーは、県内各地において移動手段としての公共性や利便性を有しているものの、利用者数は低下から横ばいの傾向にあります。タクシー事業者は都市部に集中していますが、小規模な事業者が多く、地方部では経営者の高齢化や後継者不在などを理由に廃業するところも出てきています。乗用旅客の本来の業務のほか、住民バスやデマンド型乗合タクシーの運行を市町村等から受託している事業者もあります。また、住民がタクシーを利用する費用の一部を助成する市町村も出てきています。しかし、担い手不足などの要因から、今後、事業者の縮小や撤退による、利用者の利便性の低下も懸念されます。



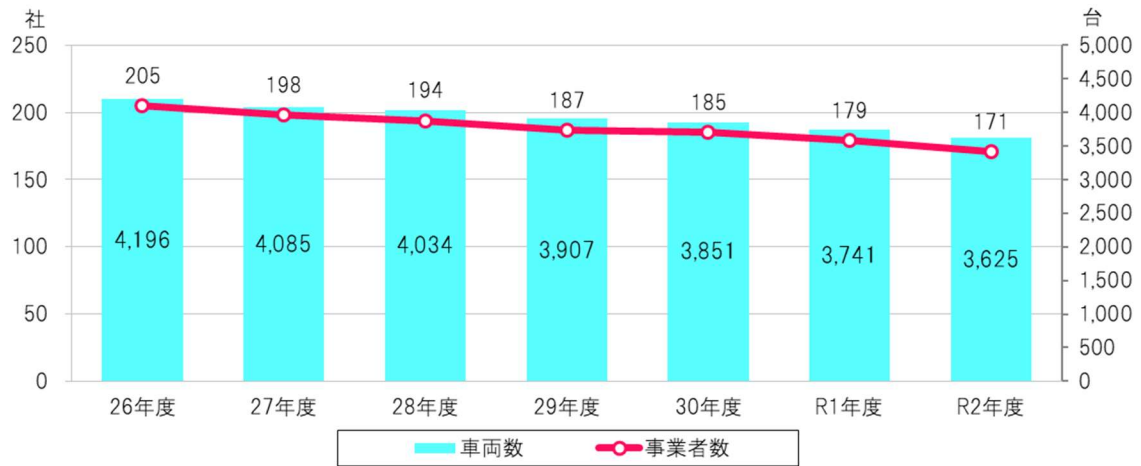
出典：一般社団法人宮城県タクシー協会ホームページ、国土地理院地図により宮城県地域交通政策課作成

図 2-2-8 県内のタクシー事業所分布（令和4年12月現在）



出典：国土交通省東北運輸局「運輸要覧」

図 2-2-9 県内のタクシー利用者数の推移



法人タクシーのみの数値

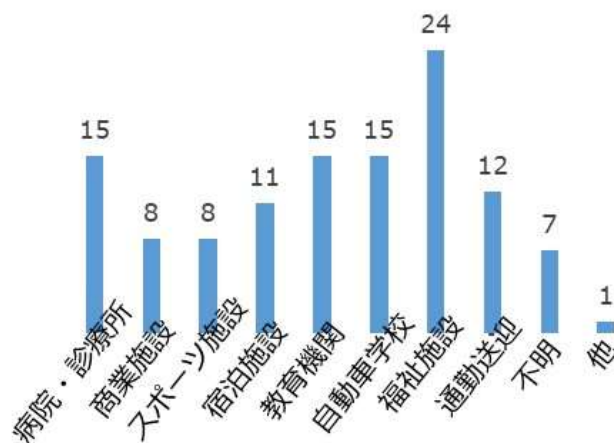
出典：一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会

図 2-2-10 県内のタクシー事業者数及び車両数の推移

(5) その他の移動サービス

交通事業者や行政の交通担当部局によるもの以外でも、民間企業等による送迎等サービスや、スクールバス、レンタルサイクル、カーシェアリングなど、様々な主体による様々な形態の運送が実施されており、こうしたサービスが既存の公共交通を補完する役割を担っています。

住民バスのみ、デマンド交通のみといった単一のサービスによって、個人の生活場面の多様なニーズに対応することは難しくなっていることから、その他の移動サービスも組み合わせることなどにより、人々の移動の利便性の確保を効率的に行うことが求められています。



出典：宮城県企画部地域交通政策課 令和3年度 宮城県内の地域交通現況調査

図 2-2-11 地域の民間企業等の送迎等サービスが実施されている市町村数

表 2-2-5 本県のレンタルサイクルの状況（令和5年4月現在）

市町村名	問い合わせ先	料金	貸出場所等
仙台市	DATE BIKE	1時間165円～	市内126カ所、電動アシスト、GPS、クレジット決済
	秋保・里センター	無料（預かり金1,000円）	
	秋保温泉		※一部の旅館で宿泊客向けに貸し出し（各旅館数台程度）
石巻市	マンガアイランド田代島（観光課）	4時間200円（電動300円）	田代島
	石巻圏観光推進機構、石巻市、東松島市、女川町	1時間500円～	3市町に10カ所、HP「海街さんぽ」から予約
塩竈市	塩竈市観光物産協会	3時間500円、1日1,000円	塩竈市観光案内所「しおナビプラザ」
気仙沼市	気仙沼市観光協会	2時間500円（電動800円）、1日1,000円（電動1,500円） ※各拠点での乗り捨ての場合は+500円	気仙沼駅前観光案内所、気仙沼市観光サービスセンター、気仙沼大島ウェルカム・ターミナル
		電動のみ 2時間500円、1日1,500円	唐桑半島ビジターセンター、半造レストハウス
白石市	白石市観光協会	300円（預かり金500円）	白石駅、白石蔵王駅、白石城
名取市	名取駅コミュニティプラザ	4時間未満200円、8時間未満300円、12時間未満500円	
	名取市サイクルスポーツセンター	3時間1,000円、7時間2,000円 ※30分延長150円	センター内窓口
角田市	角田自治センター	電動アシスト自転車5時間300円 その他の自転車5時間100円	角田駅
多賀城市	多賀城市観光協会	1時間100円（保証料1,000円）	多賀城駅
岩沼市	千年希望の丘交流センター	200円（電動400円）	千年希望の丘交流センター
登米市	とよま振興公社	電動アシスト自転車 1時間1,000円、2時間1,500円	水沢県庁記念館
	長沼フートピア公園	1時間200円	長沼フートピア公園案内所
栗原市	栗原市観光物産協会	シティサイクル 3時間まで 500円 3時間以上 1,000円	栗原市観光案内所（くりこま高原駅）
	栗原市観光物産協会	Eーミニベロ 半日コース（4時間） 1,100円 一日コース（最終返却時間あり） 1,650円	・栗原市観光案内所（くりこま高原駅） ・栗駒山麓ジオパークビジターセンター ・花山農山村交流センター（ふるさと交流館）
東松島市	奥松島イートプラザ	1時間500円（+傷害保険料100円） 1日（6時間～）3,000円（傷害保険料込）	奥松島イートプラザ
	株式会社東松島観光物産公社	1時間500円（+傷害保険料100円） 1日（6時間～）3,000円（傷害保険料込）	あおみな
	東松島あんでなしよつぷまちんど	1時間500円（+傷害保険料100円） 1日（6時間～）3,000円（傷害保険料込）	東松島あんでなしよつぷまちんど
大崎市	中山平温泉観光協会（三之丞湯）	3時間500円、8時間800円	三之丞湯
	川渡温泉観光協会（旅館ゆさ）	普通自転車：無料 電動自転車：1日500円	藤島旅館・旅館ゆさ
	東鳴子ゆめ会議（勤七湯）	宿泊客は無料	勤七湯・大沼旅館
	道の駅おおさき	1日500円	道の駅おおさき
	みやぎ大崎観光公社	1日500円	食の蔵醸室内
蔵王町	蔵王町観光物産協会	3時間（大人用1,000円、子供用500円） 6時間（3時間料金の2倍）	みやぎ蔵王こけし館、蔵王町観光案内所
七ヶ宿町	七ヶ宿まちづくり（株）	3時間1,500円、5時間2,500円、 1日3,000円	Book&Cafe こ・らっしえ
村田町	村田町観光物産協会	無料	蔵の観光案内所 ※休止中
川崎町	川崎町観光協会	1時間100円	移住定住・起業サポートセンター みやぎ川崎SPRING
丸森町	阿武隈急行丸森駅	無料	まるもり移住・定住サポートセンター
亘理町	亘理町観光協会	5時間500円、1日1,000円、1泊2日2,000円	亘理駅西自転車等駐車場
山元町	（株）やまもと地域振興公社	無料	山元町農水産物直売所（やまもと夢いちごの郷）
	山元町防災拠点・山元地域交流センター（つばめの杜ひだまりホール）	無料	山元町防災拠点・山元地域交流センター（つばめの杜ひだまりホール）
松島町	あいほら商店	2時間500円、1時間延長毎250円追加 （保証金1,000円）	あいほら商店
	宮城県松島離宮	2時間600円、1時間延長毎300円追加	宮城県松島離宮
大和町	南川ダム資料館	普通自転車3時間以内300円 電動自動車3時間以内500円	南川ダム資料館
加美町	やくらい薬師の湯	ロードバイク、マウンテンバイク：4時間1,000円、1日2,000円 ※いずれも小学生以下半額	やくらい薬師の湯、陶芸の里ゆ～らんど
	陶芸の里ゆ～らんど		
	加美町中新田B&G海洋センター	午前9時～正午1,000円、午後1時～午後5時1,000円、1日2,000円 ※いずれも小学生以下半額	加美町中新田B&G海洋センター
美里町	美里町物産観光協会	200円	美里町総合案内所
南三陸町	南三陸町観光協会	3時間500円	南三陸さんさん商店街
	佐良スタジオ	3時間500円	南三陸さんさん商店街
	ハマレー歌津	1日600円	（南三陸にぎわい創出グループレンタサイクル）

出典：宮城県企画部地域交通政策課

3 地域別の状況

県内を、主に県南地域、仙台都市圏、県北地域及び沿岸部の4地域に分け、地域別の状況を以下のとおり取りまとめます。



図 2-3-1 「地域別の状況」における4地域

補足：P30 以降の各地域における「公共交通の運行状況」の考え方について

- ・ 空路：空港の有無
- ・ 航路：離島航路路線の有無
- ・ 鉄道（新幹線）：新幹線停車駅の有無
- ・ 鉄道（JR）：JR 線停車駅の有無
- ・ 鉄道（地方鉄道等）：上記を除く地方鉄道等停車駅の有無
- ・ 高速バス：高速バス停留所の有無
- ・ 路線バス：地域間幹線系統をはじめとした、事業者が自主運行する路線バス停留所の有無
- ・ 自治体運営バス交通：行政や地域などが主体となって運行するバス交通（乗合タクシー含む）の有無
- ・ 自治体運営予約型交通：行政や地域などが主体となって運行する予約型交通（デマンド交通）の有無
- ・ 市町村有償旅客運送：市町村が交通空白地で行う自家用有償旅客運送の有無
- ・ 共助：ボランティア輸送や住民の共助による運送の有無
- ・ 患者輸送バス：行政や社会福祉協議会などが主体となって運行する患者輸送バスの有無（民間の高齢者福祉施設などが運行する患者輸送サービスは含まない。）
- ・ スクールバス：行政や地域などが主体となって運行するスクールバスの有無（民間の学校法人などが運行するスクールバスは含まない。）
- ・ 一般タクシー：自治体内に本社、支店、営業所を置くタクシー事業者の有無（法人・個人）

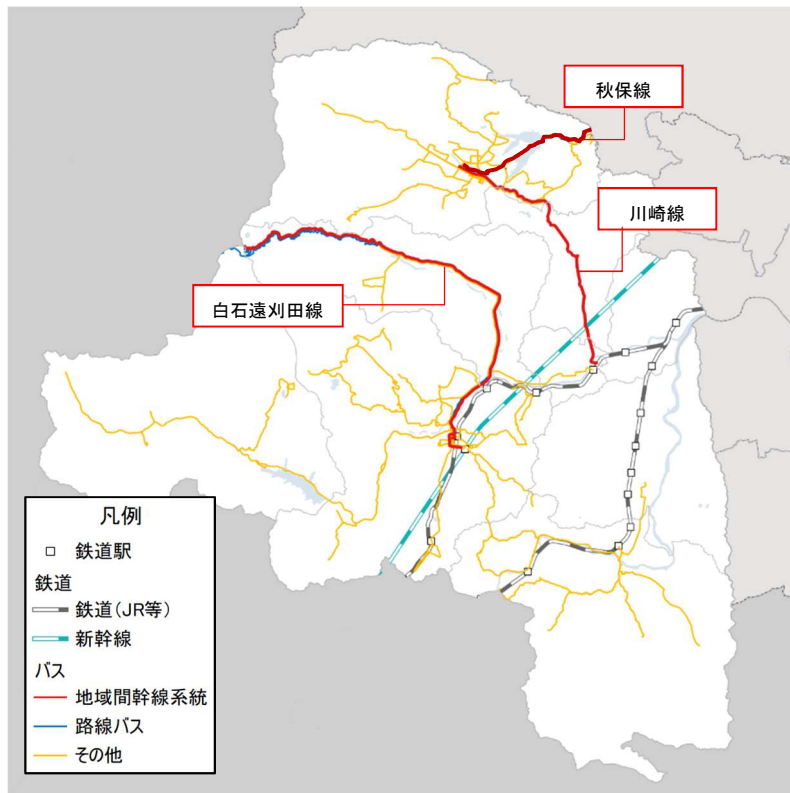
ア 県南地域〔仙南圏〕

南北方向にＪＲ東北本線や阿武隈急行線が走っており、地域と仙台や福島方面とをつないでいます。市町が運営する住民バスの導入が進み、市町の財政負担も年々増大しています。県内でもいち早くデマンド型乗合タクシーが導入されましたが、既存の交通機関との競合を避けるため、多くは当該市町域外へは運行していないことから、域外への通院等に利用できないという課題があります。また、生活圏の広域化や学校の統廃合等により、広域的な移動手段の確保が必要になっています。

表 2-3-1 令和５年度公共交通の運行状況（県南地域）

市町村名	空路	航路	（新幹線） 鉄道	（JR） 鉄道	（地方鉄道等） 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通 自治体運営	予約型交通 自治体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
白石市			●	●			●	●					●	●
角田市					●	●			●				●	●
蔵王町						●	●					●		●
七ヶ宿町								●	●				●	●
大河原町				●			●		●					●
村田町						●	●		●				●	●
柴田町				●	●				●			●		●
川崎町							●	●						●
丸森町					●	●		●	●				●	●

出典：宮城県企画部地域交通政策課

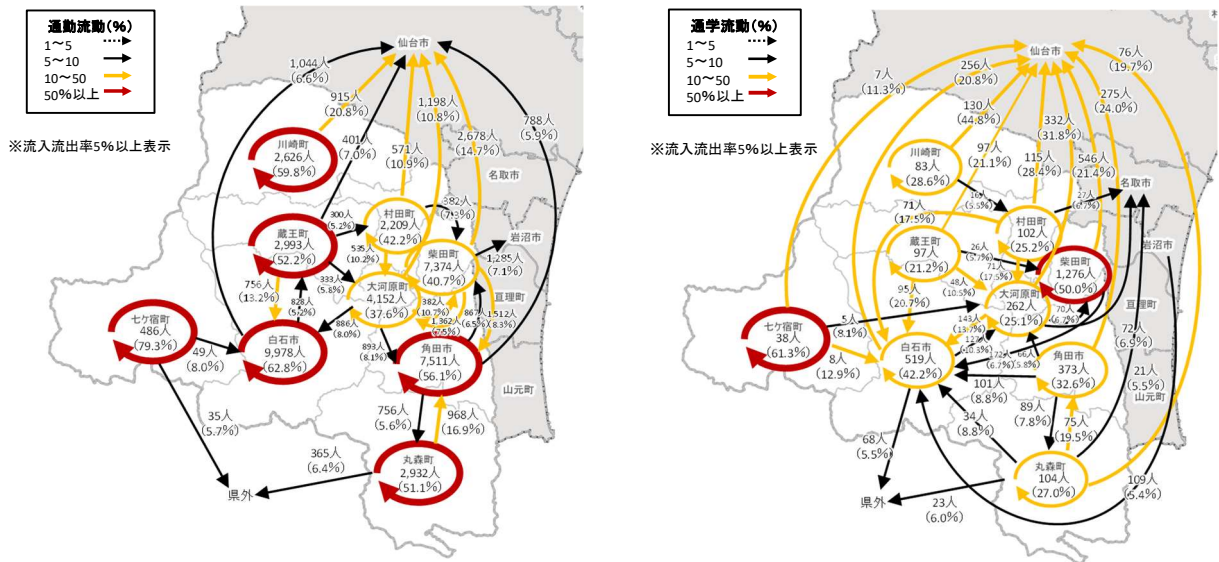


出典：宮城県企画部地域交通政策課

※「その他」に自治体運営予約型交通の区域運行は含まない（以下同）

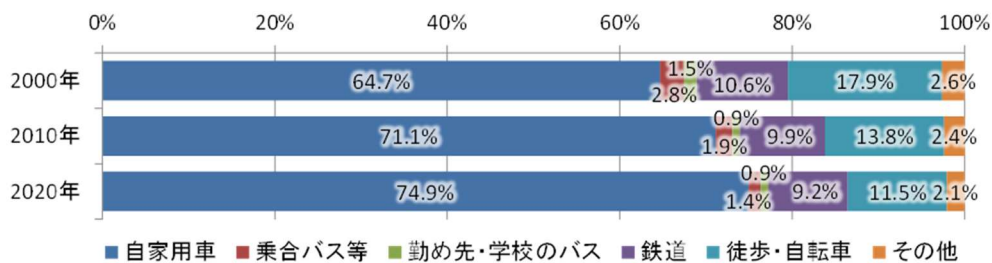
図 2-3-1 令和５年度公共交通の運行状況（県南地域）

通勤・通学流動は、全体的に仙台市を中心とした流動の割合が高く、圏域内では白石市や角田市、大河原町を中心とした市町村間を跨いだ広域的な流動がみられます。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で徒歩・自転車の割合が減少し、自家用車の割合が増加しています。公共交通では、JR東北本線が運行していることなどから、鉄道の割合は一定程度の減少にとどまっていますが、乗合バス等の割合については、年々減少しています。



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-2 通勤・通学流動（県南地域）



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-3 通勤・通学時の移動手段（県南地域・時点推移）

イ 仙台都市圏

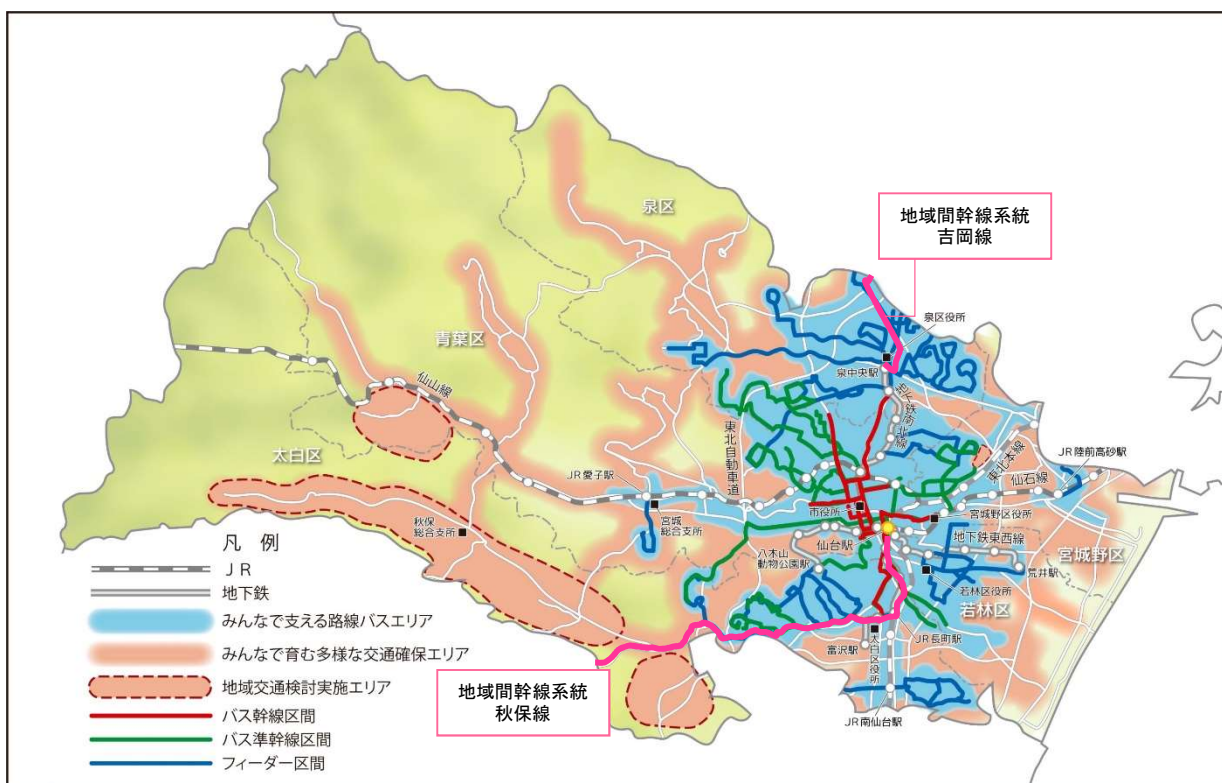
人口の集中する仙台市を中心に、バスや鉄道、地下鉄等の交通手段が充実し、鉄道や地下鉄東西線沿線では宅地開発が進み、利用者が増加していますが、バスについては、利用者の減少や運転士不足等により、サービス水準の維持が難しくなっています。仙台都市圏のうち仙台市では、郊外等で人口が点在していること等から輸送需要の確保が課題と考えられるエリアでは、地域住民組織が地域交通を運営する動きも出てきています。

平成 29 年の第 5 回仙台東市圏パーソントリップ調査では、自動車利用割合は初めて横ばいとなりましたが、依然として高い割合で推移しています。また、バスの利用が集中する平日朝の時間帯にはバスの遅延が生じています。

表 2-3-2 令和5年度公共交通の運行状況（仙台市）

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (JR)	鉄道 (地方鉄道等)	高速バス	路線バス	自治体運営 バス交通	自治体運営 予約型交通	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
仙台市			●	●	●	●	●	●	●				●	●

出典:宮城県企画部地域交通政策課



出典:仙台市地域公共交通計画

当図表内で用いられている用語は、「仙台市地域公共交通計画」内の分類基準によるものとする。

図 2-3-4 公共交通の運行状況（仙台市公共交通ネットワーク図【令和4年3月】）

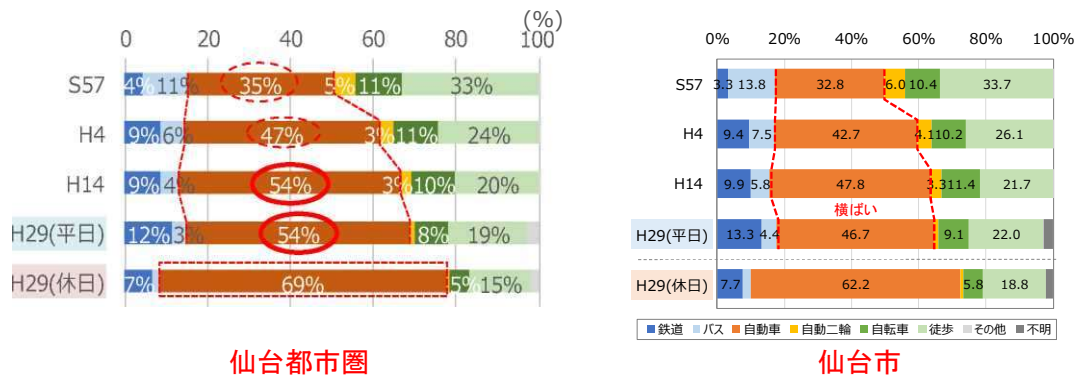


図 2-3-5 代表交通手段の経年変化(仙台都市圏及び仙台市)

表 2-3-3 令和5年度公共交通の運行状況(仙台都市圏のうち黒川圏域)

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(JR) 鉄道	(地方鉄道等) 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通 自治体運営	予約型交通 自治体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
富谷市							●	●	●		●		●	●
大和町						●	●	●	●				●	●
大郷町								●					●	●
大衡村						●		●	●				●	

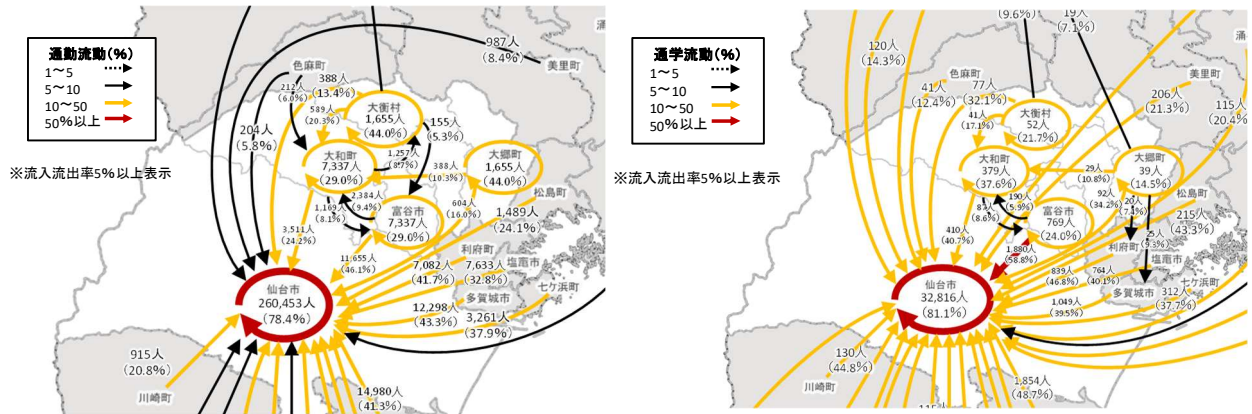
出典: 宮城県企画部地域交通政策課



出典: 宮城県企画部地域交通政策課

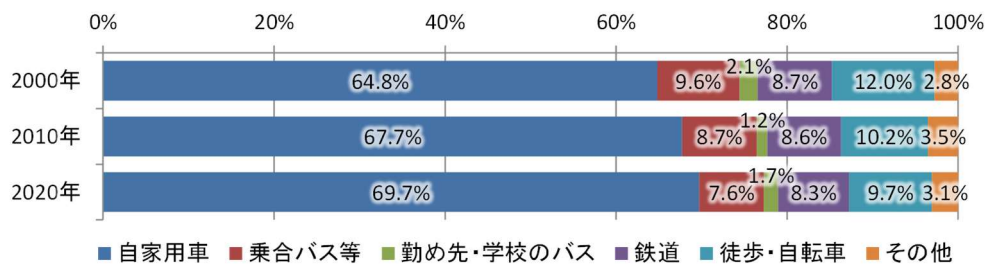
図 2-3-6 令和5年度公共交通の運行状況(仙台都市圏のうち黒川圏域)

仙台都市圏のうち黒川圏域では、通勤・通学ともに、全体的に仙台市を中心とした流動が多くみられており、圏域内では富谷市や大和町などを中心とした市町村間を跨いだ広域的な流動が一部みられます。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で自家用車の占める割合が最も高く、さらに増加傾向にあります。それにともなって、乗合バス等の割合は減少しています。



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-7 通勤・通学流動（仙台都市圏のうち黒川圏域）



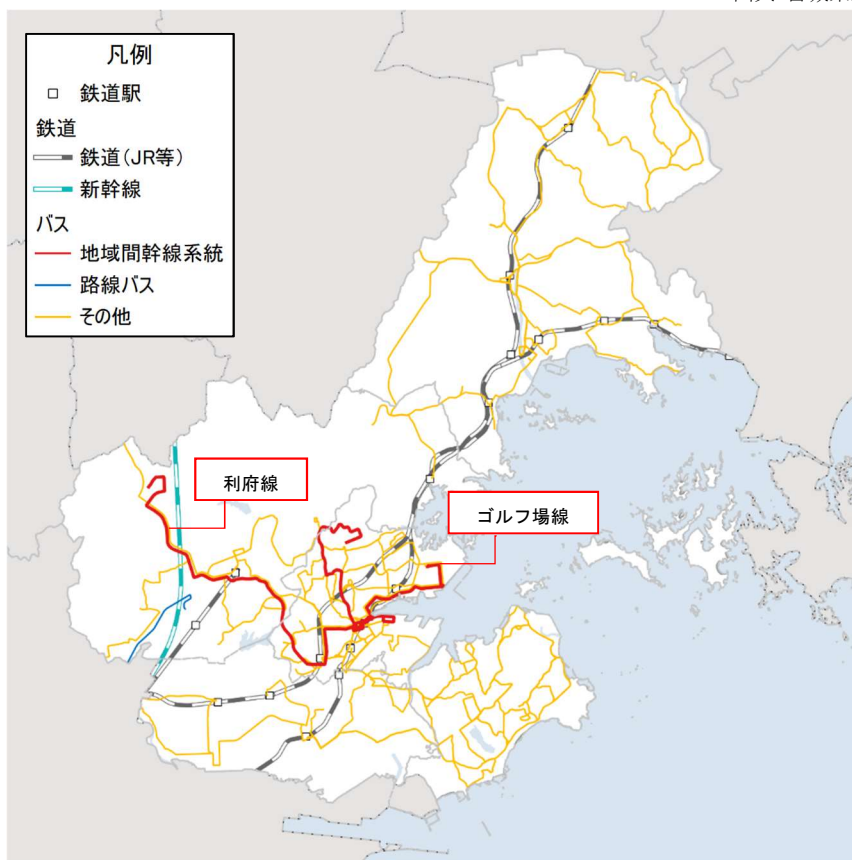
出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-8 通勤・通学時の移動手段（仙台都市圏のうち黒川圏域・時点推移）

表 2-3-4 令和5年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち塩竈圏域）

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (在来線)	鉄道 (地方鉄道等)	高速バス	路線バス	自治体運営 バス交通	予約型交通 自治体運営	旅客運送 自治体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
塩竈市		●		●			●	●							●
多賀城市				●			●						●		●
松島町				●				●					●	●	●
七ヶ浜町							●	●							●
利府町				●			●	●					●	●	●

出典:宮城県企画部地域交通政策課



出典:宮城県企画部地域交通政策課

図 2-3-9 令和5年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち塩竈圏域）

仙台都市圏のうち塩竈圏域では、通勤流動は、各市町から仙台市への流動の割合が高くなっており、塩竈市・松島町以外では自市町内での流動よりも仙台市への流動の割合が高い状態にあります。また通学流動は、各市町から仙台市への流動の割合が高くなっており、当該圏域の全ての市町において自市町内での流動よりも仙台への流動の割合が高い状態にあります。通勤・通学時の移動手段については、過去 20 年間の推移で、自家用車の割合が増加傾向にある一方、乗合バス等、鉄道、徒歩・自転車等の割合がそれぞれ減少傾向にあります。他の圏域との比較では、JR 東北本線と JR 仙石線が運行していることなどから、鉄道の割合が高い傾向がみられます。

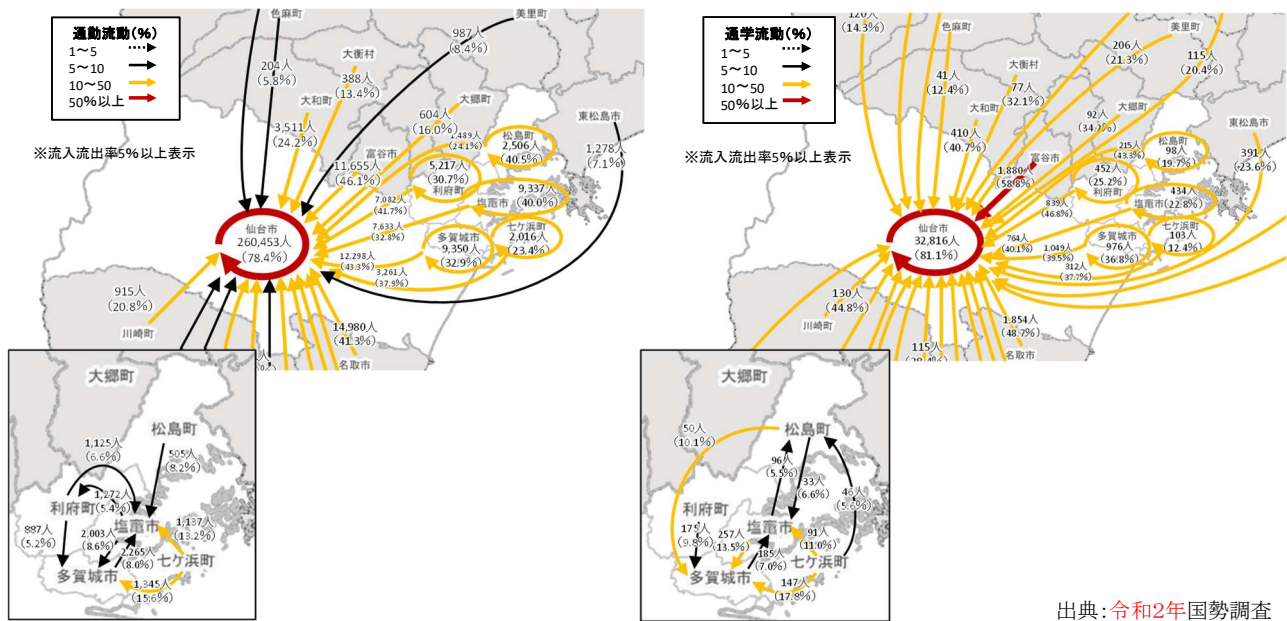
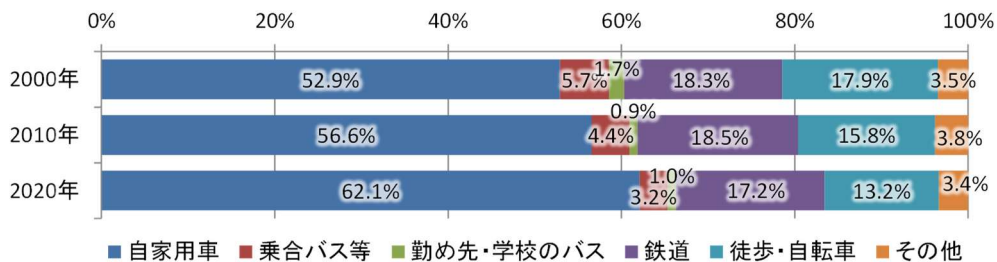


図 2-3-10 通勤・通学流動（仙台都市圏のうち塩竈圏域）



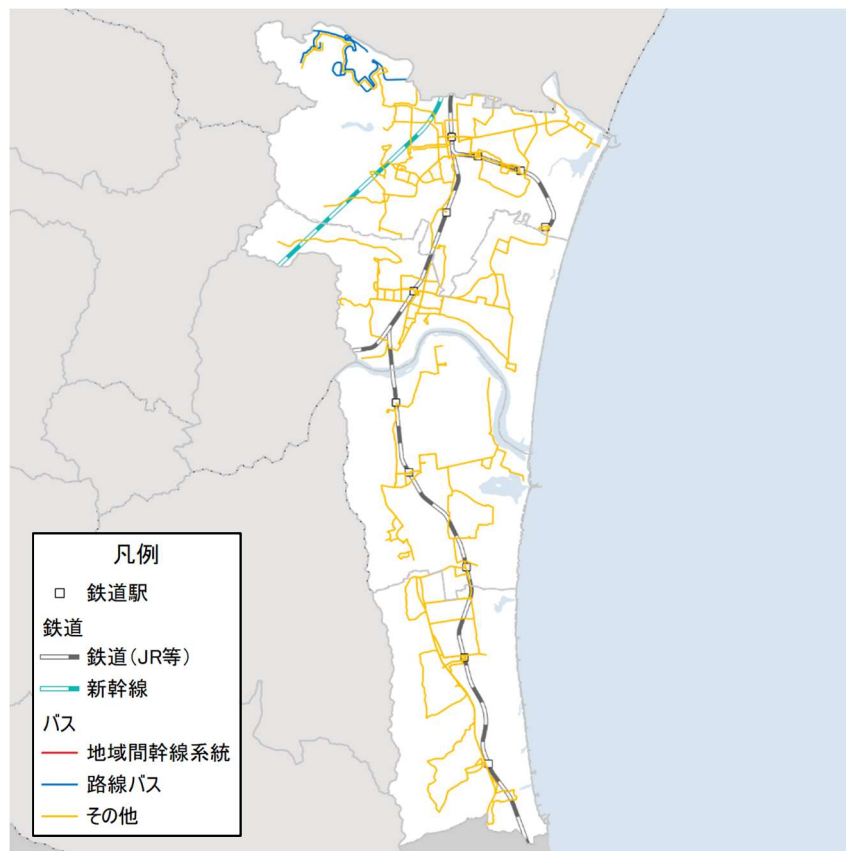
出典：令和2年国勢調査

図 2-3-11 通勤・通学時の移動手段（仙台都市圏のうち塩竈圏域・時点推移）

表 2-3-5 令和5年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち亘理名取圏域）

市町村名	空路	航路	（新幹線） 鉄道	（JR） 鉄道	（地方鉄道等） 鉄道	高速バス	路線バス	自治体運営 バス交通	予約型交通 自治体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
名取市	●			●	●	●	●							●
岩沼市				●			●	●	●				●	●
亘理町				●				●	●					●
山元町				●	●			●	●					●

出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：宮城県企画部地域交通政策課

図 2-3-12 令和5年度公共交通の運行状況（仙台都市圏のうち亘理名取圏域）

仙台都市圏のうち亶理・名取圏域では、通勤流動は、各市町内での流動の割合が高くなっていますが、名取市については市内での流動よりも仙台市への流動のほうが高い傾向にあります。また通学流動は、各市町から仙台市への流動の割合が高く、塩竈圏域と同様に当該圏域の全ての市町において自市町内よりも仙台市への流動の割合が高くなっています。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で、自家用車の割合が増加傾向にある一方、鉄道、徒歩・自転車の割合がそれぞれ減少傾向にあります。他の圏域との比較では、JR東北本線やJR常磐線が運行していることなどから、鉄道の割合が高い傾向にあります。

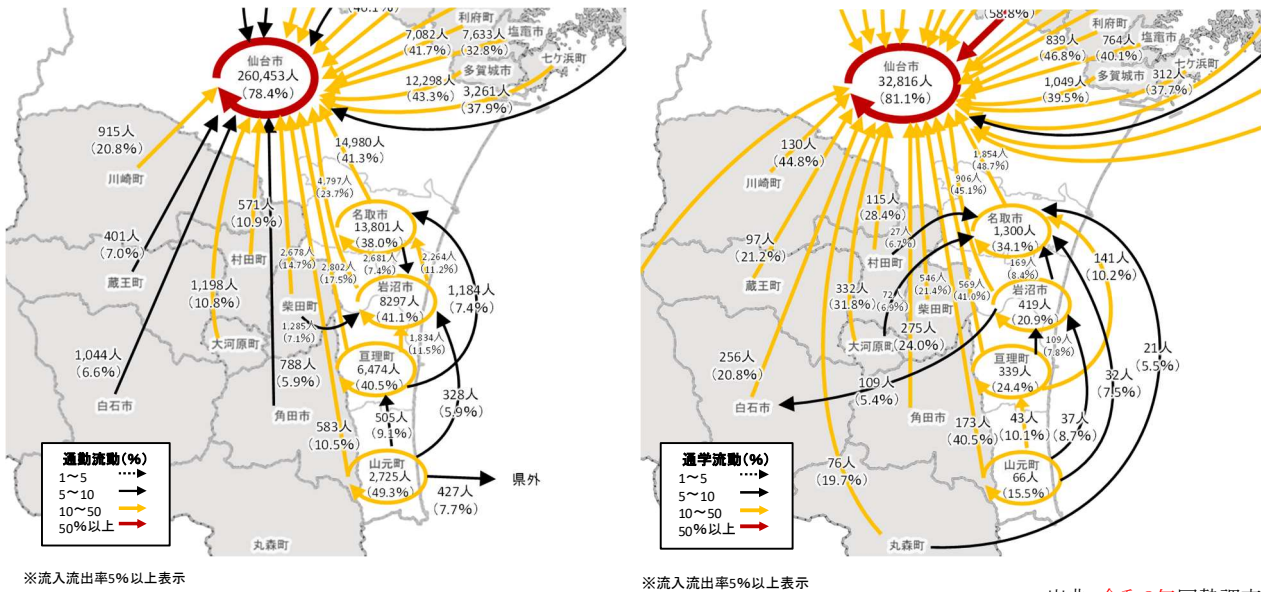
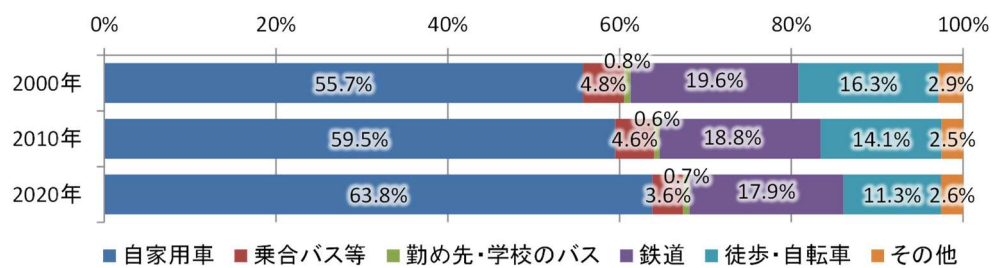


図 2-3-13 通勤・通学流動（仙台都市圏のうち亶理・名取圏域）



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-14 通勤・通学時の移動手段（仙台都市圏のうち亶理・名取圏域・時点推移）

ウ 県北地域〔大崎、栗原、登米圏〕

地域の各中心都市と仙台方面とは鉄道のほか、高速バスが幹線交通の役割を果たしています。近年、みやぎ県北高速幹線道路の整備が進み、栗原圏域から登米圏域、さらには三陸自動車道へのアクセスも向上しました。

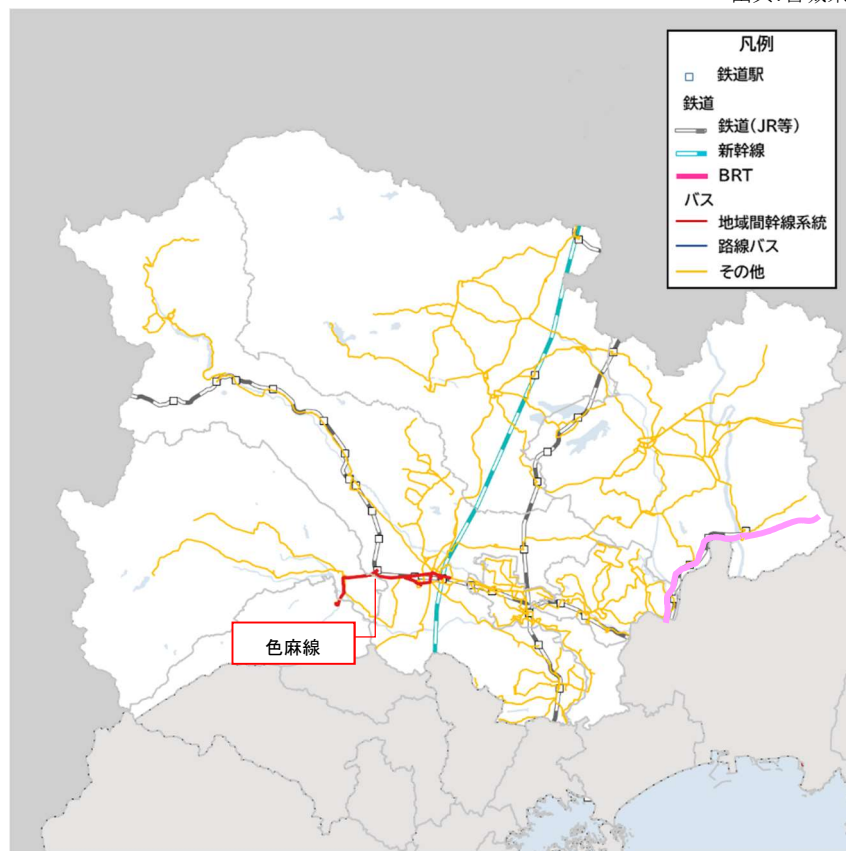
市町が運営する住民バスの導入が進み、市町の財政負担が増大しています。自動車依存が高く、高齢者の利便性の向上、交通空白地域の解消のため、定時定路線バスに代わって、地域住民組織が地域交通を運営する仕組みを取り入れながら、デマンド型乗合タクシーの導入が増えています。また、生活圏の広域化や学校の統廃合等により、広域的な移動手手段の確保が必要になっています。

表 2-3-6 令和5年度公共交通の運行状況（県北地域）

市町村名	空路	航路	(新幹線) 鉄道	(C) 鉄道	(地方鉄道等) 鉄道	高速バス	路線バス	バス交通 自治体運営	予約型交通 自治体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
栗原市			●	●		●		●	●	●				●
大崎市			●	●		●	●	●	●	●		●	●	●
登米市				●		●		●	※			●	●	●
色麻町						●	●					●	●	●
加美町						●	●	●	●				●	●
涌谷町				●				●					●	●
美里町				●				●	●				●	●

※登米市では市内コミュニティ組織によるデマンド乗合タクシーが運行。

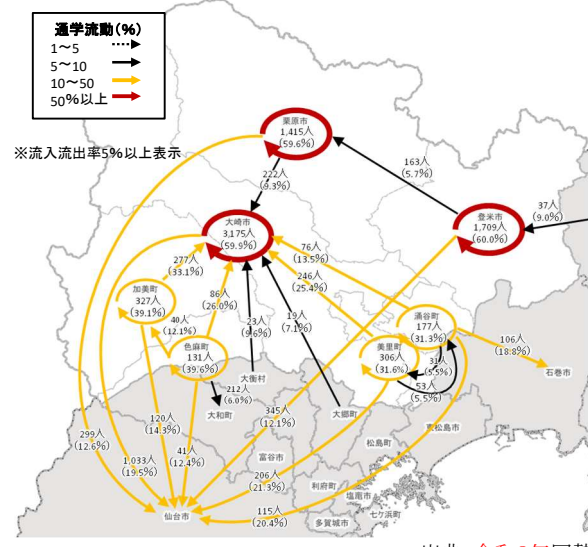
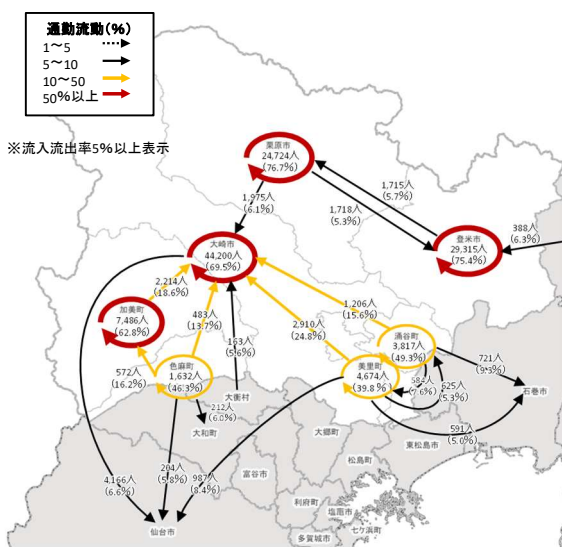
出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：宮城県企画部地域交通政策課

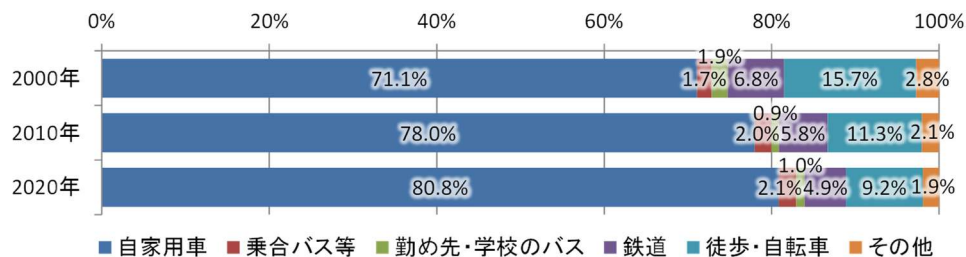
図 2-3-15 令和5年度公共交通の運行状況（県北地域）

通勤流動では、各市町内での流動の割合が高くなっていますが、加美町、色麻町、涌谷町、美里町から大崎市へ通勤する割合も一定程度みられます。通学流動は、大崎市、栗原市、登米市においては各市内での流動の割合が高くなっていますが、加美町、色麻町、涌谷町、美里町では大崎市への通学する割合も一定程度みられるほか、各市町から仙台市への通学流動も一定程度みられる状況にあります。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で、自家用車の割合が増加傾向にある一方、徒歩・自転車の割合が減少傾向にあります。他の圏域との比較では、自家用車の選択割合が最も高いことが特徴的です。



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-16 通勤・通学流動（県北地域）



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-17 通勤・通学時の移動手段（県北地域・時点推移）

エ 沿岸部〔石巻、気仙沼・本吉圏〕

東日本大震災後は、従前の鉄道路線に加え、J R仙石東北ラインの開業で仙台・石巻間の速達性が向上したほか、J R仙石線に新駅が設置されました。被災したJ R気仙沼線・大船渡線は、定時性・速達性を確保するために線路敷地にバス専用道が整備され、気仙沼線ではBRT¹³が、地域の幹線交通として定着しています。また、三陸自動車道が整備され、高速バスも運行されるなど、利便性の向上が図られました。

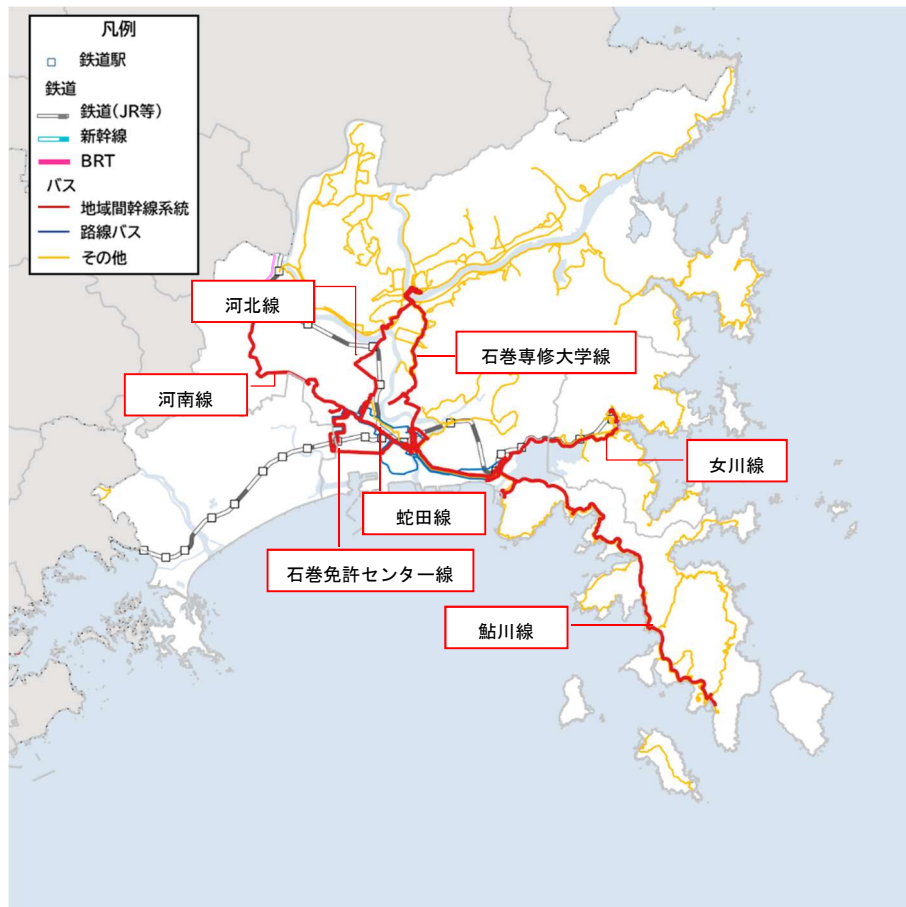
東日本大震災からの復興を図る各種事業に合わせ、住民バスの経路変更や新規路線の追加等により、災害公営住宅や防災集団移転団地からの通院、通学、買い物等の足が確保されています。

しかし、震災の影響による深刻な人口減少という問題を抱えていることから、市町の経費負担が増加しています。半島部や離島では、少子高齢化が進み、高齢者の日常的な移動手段の確保が必要となっています。

表 2-3-7 令和5年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち石巻圏域）

市町村名	空路	航路 (新幹線) 鉄道 (気仙沼線) バス	鉄道 (JR等) 新幹線	バス 地域間幹線系統 路線バス その他	高速バス	路線バス	バス交通 予約型交通 自治体運営 市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
石巻市		●	●	●	●	●	●	●		●	●
東松島市			●				●				●
女川町		●	●			●		●		●	●

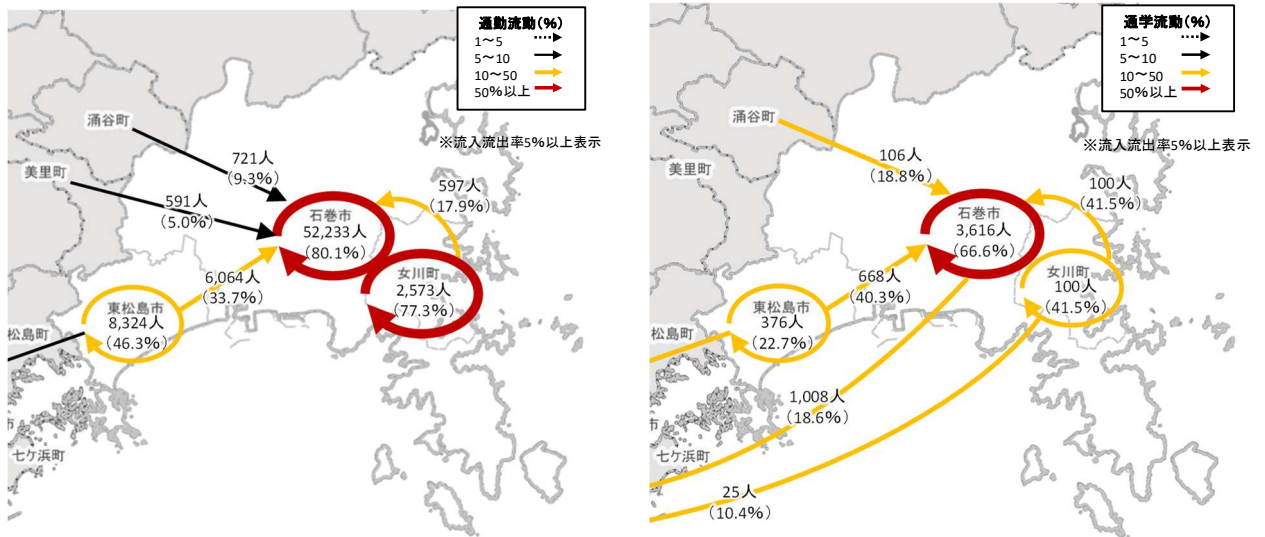
出典：宮城県企画部地域交通政策課



出典：宮城県企画部地域交通政策課

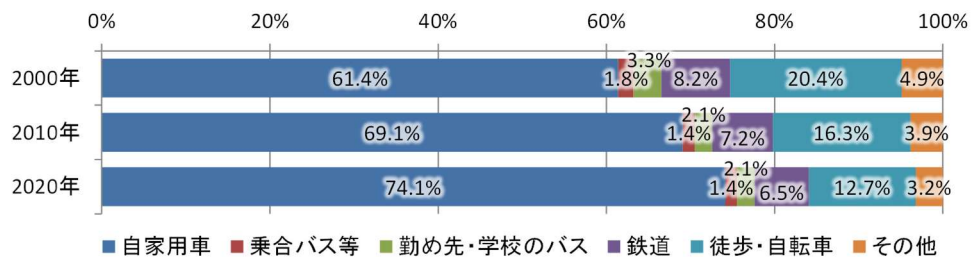
図 2-3-18 令和5年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち石巻圏域）

沿岸部のうち石巻圏域では、通勤流動は各市町内での流動の割合が高くなっていますが、東松島市と女川町から石巻市へ通勤する割合も一定程度みられます。通学流動は、東松島市や女川町から石巻市へ通学する割合が高くなっており、石巻市も含めて各市町から仙台市への通学流動も一定程度みられます。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で、自家用車の割合が増加傾向にある一方、徒歩・自転車の割合が減少傾向にあります。



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-19 通勤・通学流動（沿岸部のうち石巻圏域）



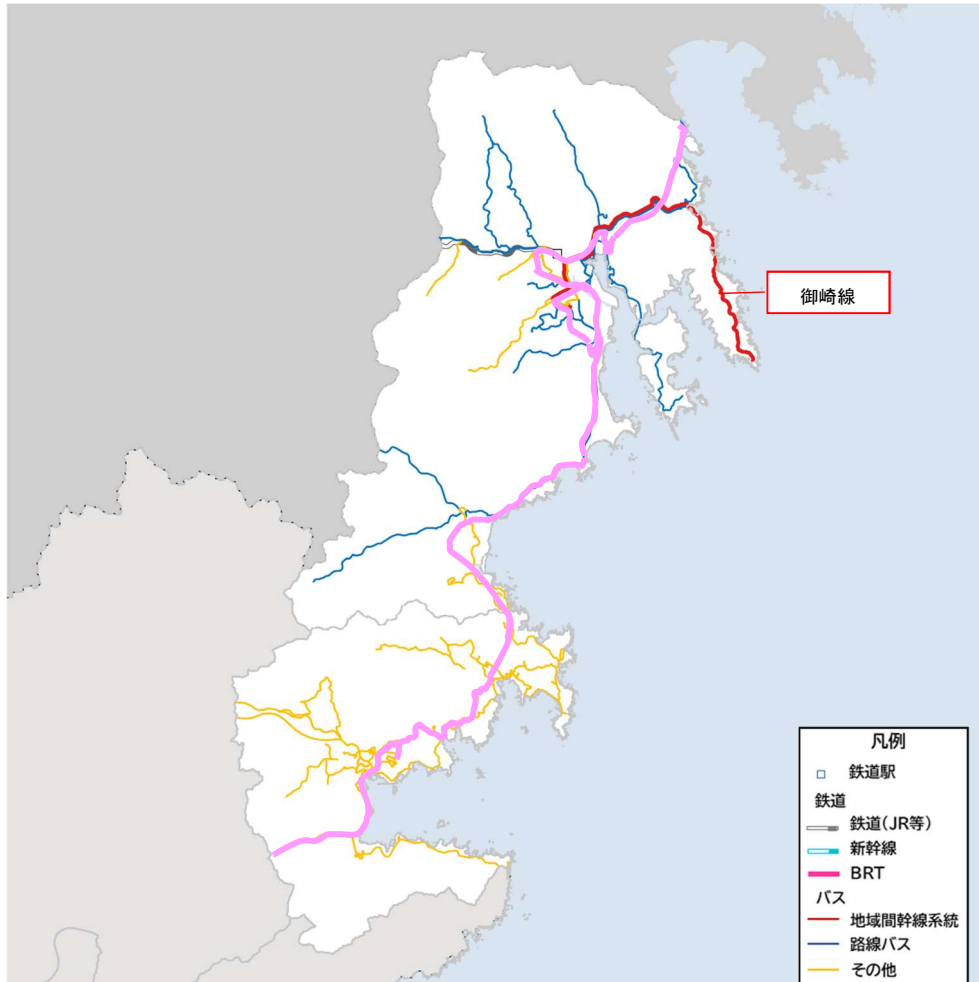
出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-20 通勤・通学時の移動手段（沿岸部のうち石巻圏域・時点推移）

表 2-3-8 令和5年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち気仙沼圏域）

市町村名	空路	航路	鉄道 (新幹線)	鉄道 (JR)	鉄道 (地方鉄道等)	高速バス	路線バス	バス交通 自治体運営	予約型交通 自治体運営	市町村有償 旅客運送	共助	患者輸送バス	スクールバス	一般タクシー
気仙沼市				●		●	●	●	●		●	●	●	●
南三陸町				●		●		●			●			●

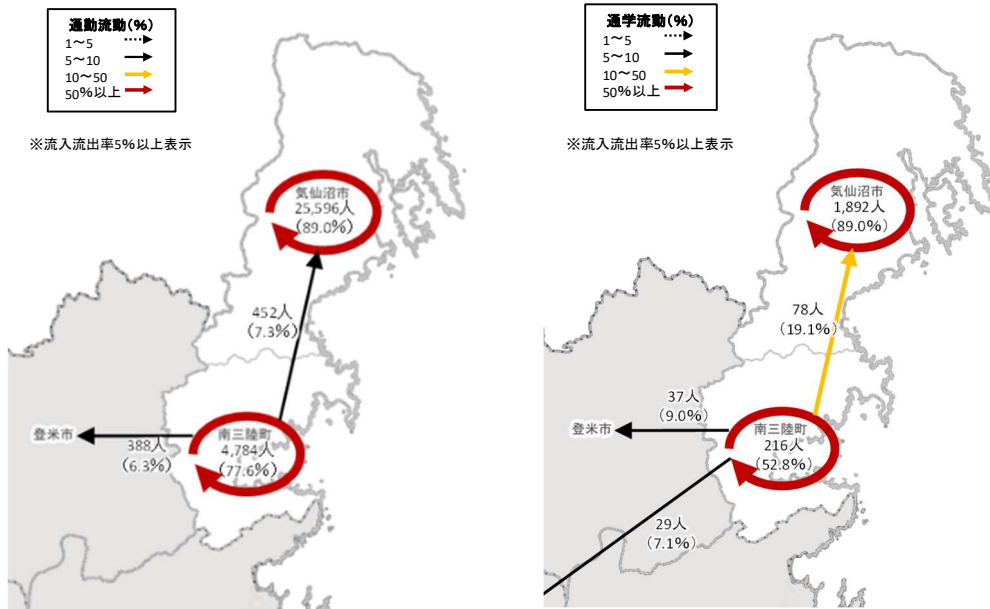
出典:宮城県企画部地域交通政策課



出典:宮城県企画部地域交通政策課

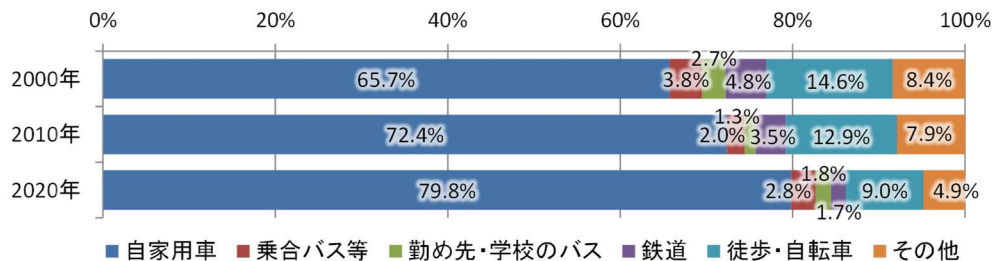
図 2-3-21 令和5年度公共交通の運行状況（沿岸部のうち気仙沼圏域）

沿岸部のうち気仙沼圏域では、通勤流動は各市町内での流動の割合が高くなっており、南三陸町から気仙沼市、登米市への流動もあるもののその割合は低くなっています。通学流動は各市町内での流動の割合が高くなっていますが、南三陸町から気仙沼市への通学流動も一定程度みられます。通勤・通学時の移動手段については、過去20年間の推移で、自家用車の割合が増加傾向にある一方、徒歩・自転車の割合が減少傾向にあります。



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-22 通勤・通学流動（沿岸部のうち気仙沼圏域）



出典: 令和2年国勢調査

図 2-3-23 通勤・通学時の移動手段（沿岸部のうち気仙沼圏域・時点推移）

4 課題

現状の分析から、本県の地域公共交通における課題は次のとおりです。

課題① 地域公共交通の維持確保の困難化

【社会情勢の視点】

- ・ 本県も少子高齢化が深刻化し、人口減少社会に突入しています。持続的な地域公共交通に向けた利用者の確保が必要です。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による、公共交通機関の利用者の減少の早期回復が必要となっています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 利用者の減少や原油価格等高騰に伴う維持管理経費の増大等の様々な要因により、公共交通の収益は悪化傾向にあります。市町村が取り組む住民バス等に関しても運行経費が嵩み、厳しい状況にありますが、地域に無くてはならない住民サービスとして重要な役割を果たしています。
- ・ 運転士等、地域交通を担う人材の高齢化が進んでいるとともに、担い手不足が続いています。地域の運行事業者が事業を縮小・撤退するなどし、公共交通の維持・確保が困難となる可能性も懸念されます。

課題② まちづくりやライフスタイルの変化に応じた県内の交通体系の再構築

【社会情勢の視点】

- ・ 東日本大震災からの復興にあわせたまちづくりが進められるとともに、住民の生活の変化に伴う多様なニーズに対応した交通体系の再構築が必要となっています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、日常的な移動手段の転換が発生し、公共交通の利用者数が減少し、マイカーを利用したライフスタイルが加速していることが想定されます。
- ・ 県内各地で学校の統廃合が進められ、影響を受ける生徒等や教職員等の通学・通勤手段の確保が求められています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 国庫補助等における被災地特例制度が終了し、各市町村が現行のまちづくりや地域の特性に応じた取組を推進することが求められています。
- ・ 県内市町村でも、鉄道駅や地域間高速バスの有無などの広域的な繋がりや、住民バスの運行状況とその利用状況なども様々であり、また、各地域が関心を持ち、必要と考え推進する取組は様々です。基幹的な交通を補完するものとして、住民自らが主体となる交通の導入を進める地域もあり、引き続き住民ニーズに対応した交通体系を検討する必要があります。
- ・ 国では令和4年2月より、「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関

する検討会」を開催し、鉄道輸送の維持・改善とともに、輸送モードの転換も視野に入れた地域モビリティの刷新等について議論しています。

課題③ 交通弱者への対応

【社会情勢の視点】

- ・ 交通事故発生件数に占める高齢運転者の事故発生件数の割合は年々増加し、社会問題となっていることも一因となり、運転免許を自主的に返納する方や、外出するにあたり支援が必要となる高齢者も多くなっています。運転免許返納に関しては、県内各地でも様々な推進策が取られています。免許返納を促すだけでなく、返納後の移動手段を確保する施策展開が必要です。
- ・ 住民が誰一人取り残されないことを目指し、利用者のニーズに応じたバリアフリー化が求められています。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 県内では、鉄道やバス、デマンド交通に加え、タクシーによるきめ細かな交通網が形成されていますが、地域住民の特性等に応じた地域公共交通の維持・確保が課題となっています。
- ・ 医療や福祉サービスを利用する住民については、本人の健康状態が良くないと、移動に際してその家族による送迎の割合が増加したり、自らの運転がかなわず公共交通を利用したりする傾向が見られます。利用者の円滑な移動と、その周囲の人々の生活を支える面でも、地域公共交通は重要な役割を担っています。

課題④ 広域的な移動需要への対応

【社会情勢の視点】

- ・ 公共交通網の整備が進んだ現代社会では、他県や他市町村への通勤・通学・通院など、広域な生活圏での暮らしも多く見られます。仙台市をはじめ、他市町村からの流入や流動が見られる地域が、県内でも複数存在しています。
- ・ 増加傾向にあった県内観光客数が、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により激減しました。観光需要の回復にあわせ、外出時や旅行などで公共交通を利用するきっかけをつくるような方策を効果的に講じる必要があります。

【地域公共交通を取り巻く環境】

- ・ 生活圏が広域化するなかで、自治体運営のバス交通や予約型交通は各市町村内の運行に留まるものが多くなっています。住民のニーズに応えるため、必要に応じて、関係市町村、事業者や関係団体、県等の行政機関との協議や、取組の検討が必要です。また、主な広域的な移動の手段である鉄道や地域間幹線系統をはじめとする路線バスなどの広域的な移動と、地域内の移動との利便性を高める必要があります。